TC Magazine
Año XIII - Número 176
Ejemplar de Distribución Gratuita. Prohibida su venta

DUELO DE MARCAS

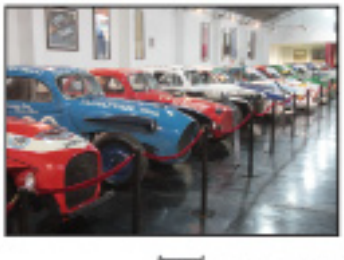
En Viedma hasta la caída de la cuadriculada, la disputa por el primer lugar tuvo en vilo a toda la tribuna. Finalmente ganó Ardusso con Dodge, seguido de Canapino con Chevrolet y Martínez con Ford.

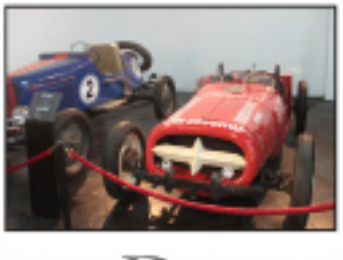
Concepción del Uruguay, la quinta del año.

El Gran Premio Rio Uruguay Seguros se disputa en Entre Ríos cumpliendo a su vez la segunda fecha del año de la Copa de Entre Ríos 2015.

MUSEO
DEL TURISMO CARRETERA

Vení a Revivir
la Historia del Turismo Carretera
Autos Emblemáticos





Todos los Domingos de 10 a 15 Hs.

autódromo mouras

Ruta 2 Km 49 La Plata
(Acceso libre con la Entrada General)

Sumario

4-5 Turismo Carretera 4ta. Fecha.
Ardusso estuvo como en casa.

6-7 Patio de Boxes y noticias.
Trastienda Viedma.

8-10 La ACTC por dentro.
Departamento de Banderilleros y Rescate.

12-14 Un día en el taller.
Alfredo "Gardelito" Fernández: Motorista.

16-17 Copa Bora
Triunfador en su provincia.

18-19 2º Misión de Turismo Carretera a Daytona´95.
Daytona 1995 en primera persona.

20-21TC Pista. Viedma
El Tubo y el Toro ¡Imparables!

22 TC Mouras. La Plata
¡Paoloni Ganador!

23 Poster.
Nicolás González.

24-25 Poster Central.
Mariano Werner.

26 Poster.
Maximiliano López.

27 TC Pista Mouras. La Plata
Craparo repitió el 1 del podio.

28-29 Estadísticas.
Circuito. Resultados anteriores en Concepción del Uruguay.
Sistema de puntajes.
Cronograma.

31 Datos de pilotos de Turismo Carretera, TC Pista, TC Mouras y TC Pista Mouras.
Tus ídolos en números.

46. Turismo Carretera, TC Pista, TC Mouras y TC Pista Mouras.
Campeonatos.

EDITORIAL

¡Qué visión que tuvieron!

Fundaron La Asociación Corredores Turismo Carretera.

¡Sí! Fueron ellos quienes dieron el puntapié inicial, ¡Sí! Fueron ellos.

Quienes arriesgaron su futuro deportivo y hasta, en algunos casos, su bienestar económico, con tal de llevar adelante el espíritu y la pasión que despertaba ese fenómeno social llamado Turismo Carretera.

Fue un 30 de agosto de 1960.

Eran pilotos y copilotos, la mayoría consagrados, más aún, muchos de ellos verdaderos ídolos de las multitudes que seguían ese automovilismo capaz de integrar familias aunque sus miembros pensaran distinto; Y además, mostrar el entonces desconocido país en cada competencia.

La gran mayoría ya no están…pero quisiéramos que a cada uno de ellos les llegara la palabra que alguna vez mamá nos enseñó a tener siempre presente como la máxima expresión de bondad y cariño: Gracias…Gracias…Gracias.

Plinio Abel Rosetto
Juan Gálvez
Oscar A. Gálvez
Félix A. Peduzzi
Carlos Druetta
Manuel Mantinian
Alberto Logulo
Fernando Piersanti
Crispulo Villanueva
Raúl Cottet
Oscar Cabalén
Miguel Jantus
Ernesto Baronio
Eduardo Quercia
Jorge R. Pernigote
José Mario Spada
José Luis Riderelli
Pablo Pigliacampo
Juan L. Fernández.

Ernesto Scally
Ernesto Petrini
Osvaldo Corti
Tomás A. Mayol
Roberto Crespo
Juan Favutto
Carmelo Galbato
Alfredo Iacolutti
Rolando Córdoba
Adolfo Fernández
Raúl Lorenzo
Ulises Pourciel
Felipe Mantinian
Norberto Palagani
Carlos "Bocha" Fernández
Cayetano Cosimano
Pablo Gulle
Luis T. Vázquez

Rodolfo de Álzaga
Ernesto H. Blanco
Daimo Bojanich
Baltazar Alaimo
Juan V. Carrica
Juan B. Gougy
Remo Gamalero
Néstor R. Irazábal
Santiago L. Saigós
Domingo Colanero
Carlos J. Vera
Armando J. Ríos
Nello Marsilli
Carlos E. Vera
Juan O. Castreje
Aaron Valanci
Roberto Furlanetto
Roberto Musis

Pablo Facchini
Oscar Tejerina
Guillermo Martin
Segundo Ale
Hugo de Simone
Ángel T. Rienzi
Ángel de Rosas
Juan R. Machado
Juan Aguera
Rafael Baldres
Carlos Fernández
Eulogio Maquirriain
Ángel Nondedeu
Oscar Cordonnier
Andrés Parodi,
José Durán
Ismael Prieto
Rubén Ferandola

Nuevamente gracias, gracias, gracias.❊

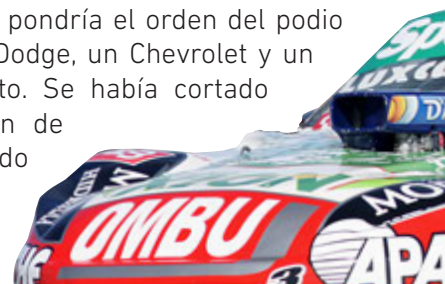
Comisión Directiva
Asociación Corredores
Turismo Carretera.

TC Magazine REVISTA INSTITUCIONAL DE LA ACTC
Editor General: **Alejandro Macri**
Secretario de Redacción: **Sergio Giannotti**
Diagramación y Diseño Gráfico: **Fernando Veronelli**
contacto@tcmagazine.com.ar / ventas@tcmagazine.com.ar
Impresión **Impresos Macri**
(011) 2058 7674 / (011) 4220 2656
Tirada **5.000 Ejemplares**

Ardusso estuvo como en casa.

EL PILOTO DE LAS PAREJAS SE ALZÓ CON EL TRIUNFO DE LA CUARTA DEL AÑO. TRAS UN ERROR DEL MARPLATENSE LEDESMA, LA DODGE DE FACUNDO TOMÓ LA PUNTA DANDO TODO HASTA LA LÍNEA DE META.

Un fin de semana que ponía a todos con igualdad de condiciones y desde las series se planteaba que sería una final a puro Turismo Carretera con las cuatro marcas luchando por los primeros lugares. Torino y Chevrolet parecían los candidatos, pero sería la final la que pondría el orden del podio de marcas con un Dodge, un Chevrolet y un Ford en lo más alto. Se había cortado un pequeño pelotón de cinco autos y faltando pocas vueltas un problema de caja de Ledesma con su Chevrolet le deja el lugar para



Conociendo a tus pilotos

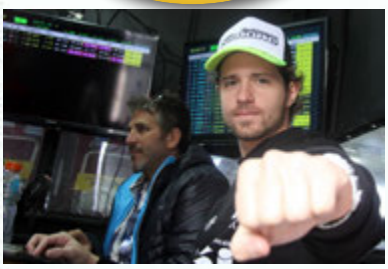
Federico Alonso / Auto: Torino
Motores: Jorge "Vasco" Oyhanart
Equipo: Taco Competición

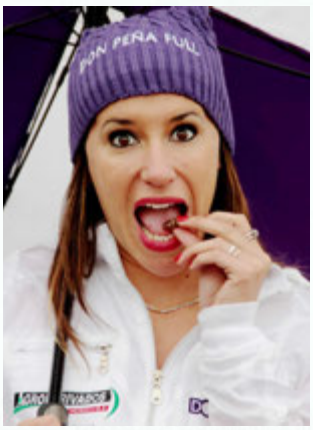
que Ardusso que venía segundo se quedara con la posición de líder y a esto se le sumaría que Canapino y Martínez ascenderían ambos una posición. El mejor Torino fue el de Echevarría en el octavo puesto. Ahora es donde el campeonato se modificó poniendo en la contienda de los primeros lugares a Chevrolet, Dodge y Ford como principales candidatos sin perder de vista a el Torino de Di Palma que es mejor posicionado y a nivel de puntuación está a 42 puntos que parecen mucho pero a la hora de correr todo puede pasar para ubicarse en los puestos de privilegio. Sobre todo destacar el trabajo del cambio del motor del piloto de Arrecifes que hasta él mismo realizó tareas sobre su auto para ponerlo en pista nuevamente.

Se vino la quinta en Concepción del Uruguay.

TRASTIENDA VIEDMA

Fecha 4ta.
Autódromo
Ciudad de Viedma.
Río Negro





200 carreras de Gianini

Juan Pablo Gianini las cumplió en Viedma
.

Premio Banco Nación Argentina

Matías Rossi recibe la Tarjeta Nativa de manos del Directivo del Banco Nación.

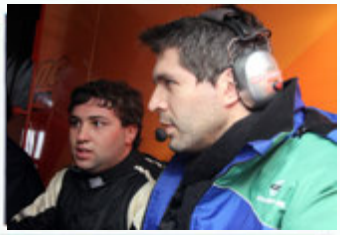
La Presidente **Sandra Velázquez** de la Fundación **ANYARC** (Ayuda a Niños y Adolescentes de Rio Negro con Cáncer), sede principal Viedma-Rio Negro, recibe de manos de **Héctor Ríos** el cheque por alimentos no perecederos por parte de la ACTC Solidaria.

Relato a Bordo

Piloto: Facundo Ardusso / Circuito: Viedma

Una vuelta descripta por el ganador de la carrera de Viedma Facundo Ardusso.

"Salimos por la recta principal en primera marcha, ponemos segunda, tercera doblamos a la izquierda, patina el auto porque tiene mucha potencia el motor, entramos a la recta principal ponemos cuarta, quinta, sexta, llegamos a la curva uno rebajamos a quinta doblamos a 200 km/h aproximadamente la curva uno es la más rápida que tiene esta pista ponemos sexta nuevamente, llegamos a la frenada de la curva dos una curva muy constante que es en cuarta marcha la transitamos y a la salida de ese curvón, sino que no es un curvón en cuarta queda un poquito largo a la hora de la aceleración salimos un poco patinando nuevamente pasamos a quinta llegamos a una curva de 90° en tercera marcha o sea hacemos dos rebajes ingresamos a la recta que esta frente al sector de boxes pasamos a cuarta y llegamos a la curva número cuatro que es una curva nuevamente a la izquierda bajamos un cambio más y hacemos tercera o segunda de acuerdo al gusto del piloto desembocamos en otra recta que pasamos cambios hasta quinta marcha viene una curva muy importante que es una curva a la derecha de tercera o segunda nuevamente de acuerdo al gusto del piloto que nos desemboca en la recta más larga y es donde desarrollamos la mayor velocidad con los Turismo Carretera transitamos un curvón a la derecha a fondo, es decir pasamos de segunda o tercera hasta sexta y llegamos a la frenada más exigente de la pista que pasamos de sexta a primera, frenamos en 150 o 180 metros, reducimos la velocidad de 244 a 55-60 km/h y nuevamente ingresamos a la recta principal y el auto pierde mucha tracción producto de la gran potencia el auto al comienzo de la recta que terminamos de doblar a la derecha en la frenada importante y luego ingresamos a la izquierda a la recta principal".



Departamento de Banderilleros y Rescate.

En esta oportunidad veremos en detalle al cuerpo de banderilleros. El significado de las banderas y su uso, y como se compone el equipo que trabaja con extrema responsabilidad y profesionalismo en pos de la seguridad.

Al ver las carreras de nuestro Turismo Carretera ya sea presenciándola en los autódromos a través del país, mirándola por TV o escuchándola por radio vemos que en diferentes oportunidades de la competencia se ven banderas agitadas o quietas o escuchamos al locutor en la radio diciendo: "...se agitan banderas amarillas a la salida de la curva 1...".

Ahora vas a saber de qué se trata, y si lo sabías, poder retrasmitirlo para que no quede un fanático sin conocer que significan cada una de las banderas usadas por el cuerpo de banderilleros de la ACTC.

El jefe de banderilleros Sergio Garone nos pone al corriente de cómo se organiza el departamento de banderilleros.

El equipo de banderilleros es un grupo estable de 13 hombres y puede llegar a un máximo de 35 dependiendo del autódromo en el que se dispute la competencia. Los banderilleros son de diferentes lugares del país y coordinan su llegada a cada uno de los escenarios en forma precisa para prestar sus servicios. Cada uno tiene la misma posición de trabajo en cada uno de los autódromos. Trabajan en coordinación con el Comisario Deportivo. El conjunto de banderas con el que trabaja es propio. Se los identifica en pista por la vestimenta adecuada preparada para ser visible a simple vista con colores intensos y lo complementan con calzado de seguridad. Ante cualquier eventualidad los banderilleros se comunican vía radio con el equipo de rescate solicitándole la atención en pista. Banderilleros y Rescate actúan en conjunto.

SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS.

Banderas de señales usadas por el Director de la prueba (o el Asistente) por orden de los Comisarios Deportivos:

Bandera de Largada: Normalmente se usa la Bandera Nacional (en eventos donde se larga con bandera). Si no se usara esta, el color de la bandera no podrá causar confusión con ninguna otra existente. La señal de partida será dada bajando la bandera previamente levantada sobre la cabeza (no deberá ser levantada hasta que todos los autos estén acomodados). No deberá estar levantada por más de diez segundos. Esta bandera se usará si no funciona o no dispone el circuito de semáforos.

Bandera de llegada: Bandera a cuadros blancos y negros se muestra agitándola. Indica finalización de la prueba.

Bandera Roja: Detención de una carrera. dera será mostrada agitada por el Director de la prueba cuando haya decidido parar la carrera o una práctica. Esto informa a los pilotos que deberán detener la carrera inmediatamente y retornar a boxes o al lugar determinado de antemano por los reglamentos del evento, tomando extremo cuidado y estando preparados para frenar totalmente en su sitio (de ser necesario). Actualmente se utiliza también en algunos puestos de banderilleros por tener comunicación directa con el Director de la prueba y se realiza para mayor seguridad ya que la detención de la misma es más efectiva y más rápida.

Bandera Negra y Blanca: Dividida diagonalmente en dos mitades. Mostrada quieta junto a un

panel negro con el número blanco del auto. Está indicando una advertencia (al piloto del número del auto). Por una conducta antideportiva. Se muestra por la dirección de la prueba a todos los pilotos durante dos vueltas.

Bandera Negra: Exclusión de la competencia. Mostrada quieta junto a un panel negro con el número del auto. Indica al Piloto que deberá retornar a su box y detenerse en la próxima vuelta. Se debe mostrar por la dirección de la prueba a todos los pilotos durante dos vueltas.

Bandera Negra con Disco Naranja (40 cm. de diámetro): Mostrada quieta junto a un panel negro con el número blanco del auto. Esto indica que deberá detenerse en su box por problemas mecánicos que perjudican a los demás o a él mismo. También se usa para indicarles a los pilotos que tienen que penalizar por los boxes por algún adelantamiento en la largada o maniobra peligrosa en perjuicio de otro piloto. Se penaliza pasando por los boxes a la velocidad permitida sin detenerse para realizar ninguna reparación. Se indica en la dirección de la prueba con el número del auto y la palabra RECARGO en un panel, para todos los pilotos durante dos vueltas, teniendo que ingresar en las dos vueltas siguientes como máximo, con riesgo de exclusión. No se puede penalizar estando el Pace-Car en la pista. Tan pronto se haya tomado la decisión de parar a un piloto, será obligatorio avisar a su equipo para que este reafirme la decisión de detenerse.

BANDERAS USADAS POR LOS PUESTOS DE BANDERILLEROS:

Las banderas usadas por los banderilleros se deben mostrar siempre agitadas.

Bandera Amarilla: Señal de peligro. La causa de la señal puede ser temporal o permanente. La señal con bandera amarilla indica una situación de peligro en la pista, cualquiera sea su naturaleza. La presentación de la bandera amarilla agitada en un puesto de banderilleros significa peligro después de dicho puesto. Así de esta forma se les avisa a los pilotos de un nuevo peligro que desconoce, que ocurre en dicho sector. La bandera será mostrada agitada por dos vueltas más. De ser necesario se le indicara a los pilotos con la mano o la bandera el lugar de la pista por donde deberán pasar. Si la pista está muy obstruida, pero no lo suficiente para detener la carrera, deberán usarse en el mismo puesto, dos banderas amarillas agitadas para enfatizar el peligro. Esta forma deberá usarse también si la pista está totalmente obstruida hasta que el Director de la prueba detenga la carrera. En el caso de existir restos de autos como resultado de un accidente (escombros) sucedidos en el sector previo, estando diseminados fuera del puesto, el banderillero con la bandera amarilla del puesto mas allá donde la pista esta obstruida también desplegará la bandera amarilla, si este sector quedara completamente libre, el puesto de más allá donde el obstáculo está situado desplegará bandera verde. Tan pronto como los pilotos hayan pasado la bandera amarilla, deberán ya en forma lenta, estar preparados (de ser necesario) a parar, manteniendo sus respectivas posiciones sin sobrepasarse hasta que aparezca la bandera verde. Esta bandera se utiliza también en las competencias nacionales acompañadas por un cartel de AS (auto de seguridad) y en las internacionales con cartel de SC (safety car); que es para neutralizar la competencia hasta que el director de la carrera lo determine.

Con esta bandera no se puede reglamentariamente sobrepasarse.

Bandera Amarilla con Rayas Rojas: Deterioro de la adhesión de la pista, informa a los pilotos que la adherencia de la superficie de la pista esta momentáneamente disminuida en el área de más allá de la bandera, el uso más frecuente de esta bandera es para indicar aceite en la pista. Pero también es usada para indicar charcos de agua que pueden producir aquaplaning o que debido a las lluvias localizadas los pilotos pueden pasar de pista seca a húmeda. Si se da este caso la bandera se mostrara indicando el cielo con la mano. Esta bandera se mostrara por cuatro vueltas o hasta que la superficie este normal.

La presentación de esta bandera puede ser localizada o generalizada, y a su vez:

Temporario: Si puede ser remediado. Permanente: Si el equipo de banderilleros no puede operar por falta de tiempo entre el paso de los vehículos por disposiciones particulares de la zona.

En caso de presencia de aceite en pista, este puede tener diferentes procedencias:

Engrase progresivo de la pista proveniente de diversos vehículos con algún desperfecto mecánico. Pérdida importante de aceite en uno o varios autos, que provocan regueros que son localizados. Por algún accidente que provoque un considerable depósito de aceite.

Sergio Garone
Jefe de banderilleros

En caso que los banderilleros puedan ingresar a la pista y tapar el aceite con cemento, una vez realizada la operación se retiran las banderas de aceite y se colocan banderas verdes durante dos vueltas.

Bandera Verde: Agitada se utiliza en la salida del sector de boxes, con ella se autoriza al piloto a ingresar a pista, evitando de esa manera un posible encuentro con otro competidor en carrera. También se utiliza para indicar a los pilotos que la competencia sigue su curso normal; ejemplo: al colocar bandera amarilla, los competidores deben conservar sus posiciones, al mostrar la bandera verde quedan librados de ello; de igual manera que al retirar las banderas de aceite.

También se utilizan para la re largada de la carrera después de un Pace-car mostrándose desde la dirección de la prueba u otro lugar predeterminado por los comisarios deportivos en la reunión de pilotos de cada circuito, durante una vuelta completa por todos los puestos de banderilleros.

Bandera Blanca: Significa que hay un automóvil de servicio en pista, ya sea ambulancia, bomberos o cualquier otro vehículo afectado a la competencia: grúas, auxilios, auto particular con autoridades de la prueba.

Nota: Es importante que el personal a cargo de estos servicios tenga la autorización previa del Comisario deportivo para ingresar a la misma. Los banderilleros deberán mostrar su bandera en alto a fin de convocar la presencia del móvil o personal de seguridad que sea necesario para ingresar a la pista.

También significa que un auto de competición circula por la pista a marcha lenta.

Con la presencia de esta bandera en el sector donde este colocada reglamentariamente los autos no se pueden superar, hasta encontrar como con la bandera amarilla en el siguiente puesto de banderilleros la bandera verde.

Bandera Azul: Señal de sobrepaso. La bandera azul informa a los pilotos que van a ser pasados por uno o más automóviles más rápidos. Cuando la bandera azul es mostrada, indica al piloto de la proximidad de un auto que quiere sobrepasarlo. La bandera puede mostrarse quieta cuando el auto más rápido esta aun a cierta distancia o puede mostrarse agitada cuando el banderillero estima que el sobrepaso sucederá en el próximo puesto.

No se presentará bandera azul:

Durante la primera vuelta de una carrera cuando los autos están todavía agrupados. Cuando dos o más pilotos con idénticas posibilidades corran rueda a rueda por varias vueltas. Cuando un piloto está enterado que lo van a pasar (porque se está yendo de la pista, o señala con la mano o por cualquier otra forma). Cuando sea mostrada bandera amarilla o blanca (sobrepaso prohibido).

Se presentara bandera azul indefectiblemente:

En casos de obstrucción obvia. Cuando un auto lento va a ser pasado por el líder. Cuando un auto rápido, después de una mala largada o una detención en boxes, circula rápido por la pista para recuperar el tiempo perdido.

En tiempo seco la bandera deberá usarse con moderación. Cuando la pista está húmeda, los pilotos especialmente los monopostos, tengan dificultad de ver (por causa de spray), los autos que lo anteceden, la bandera azul es la mejor manera de avisarles.

Bandera de Pace Car (ACTC): Compuesta por tres franjas horizontales: una azul, una blanca y una naranja. Significa el ingreso del Pace car a pista, por obstrucción de la misma, accidente o cualquier otro motivo que determine el Comisario Deportivo.

Se muestra fija hasta que el mismo determine el reinicio de la prueba, en ese momento los banderilleros proceden a bajar la bandera, eso significa que el Pace-car apago las luces y que se va a largar en la siguiente vuelta.

Así es como trabaja el equipo de banderilleros. En una próxima entrega te explicaremos como trabaja el equipo de rescate. ■

RIO URUGUAY SEGUROS®

Aseguradora Oficial de ACTC

26 agencias en
12 provincias
Y más de 1200
Productores/Asesores

ZONA RUS

www.zonarus.com.ar

Certificación
ISO 9001:2008

QUALITY SYSTEM CERTIFICATION
DNV·GL
ISO 9001

You Tube

SSN
www.ssn.gob.ar
0800-666-8400

Alfredo "Gardelito" Fernández: Motorista.

Por: Sebastián Alberto Sabá Puchulu

A unos 30 Kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en Ituzaingó, localidad conocida como "El jardín del Oeste" por sus amplios espacios verdes, se encuentra el taller de Alfredo "Gardelito" Fernández, reconocido preparador de motores de competición con 30 años de experiencia en esta materia.

Alfredo me recibe en la oficina al costado del taller en donde se encuentran los coches, y la charla comienza con el origen de su simpático apodo "Viene de hace mucho tiempo, hace muchos años, cuando yo era muy chico, que casi ya ni me acuerdo, era porque siempre usé el pelo corto, peinado bien, con gomina, con algo que te dejaba el pelo quieto y esas cosas, y ahí nació, de lo inicial de cómo era yo y cómo después me pusieron porque gente que me conocía de muy pequeño me vio y después fue corriendo con los años, y luego me quedó el apodo en el taller, viene una persona que corría cuando yo estaba en una categoría zonal, y ante gente del Turismo Carretera me llamó con ese nombre y de ahí ya me quedó" .

El taller se encuentra en Ituzaingó desde 1991, y "Gardelito" además, recuerda un tiempo antes ***"Estuve unos años en San Martin en otro taller, allá por 1986, 1988, antes de 1991, cuando yo le armaba exclusivamente a Hugo Mazzacane el auto, y armamos un coche para Gastón también cuando empezó a correr en la categoría con techo que era la categoría Datsun, pero principalmente estábamos con la Dodge de Hugo".***

"Después de ahí, con el tiempo, me hice este taller, me vengo acá, seguí con la Dodge de Hugo que la corrió Lavari, la corrió García Bayón, la corrió el "Chango" Fernandino, usaron ese auto que hoy en día está en el museo, que después lo corrió unos cuantos años Pedro Dandlen en el TC Pista, el coche color rojo, azul y blanco".

"Después armamos un motor Valiant de cuatro bancadas, que en ese tiempo se corría con eso, todo el Turismo Carretera utilizaba esta clase de motores. Más tarde, con los años, ya en los 90, se empezó a utilizar los motores Cherokee, entonces empezamos a hacer un desarrollo de este estilo de motor, trabajando durante un año o un año y pico, con el mismo auto que se estaba corriendo, el que corría Hugo Mazzacane, que en realidad tenía dos coches, con uno tuvo un accidente y quedó muy deteriorado por lo cual no seguimos con ese, y el otro auto, el que se mantuvo, lo habíamos construido íntegramente acá".

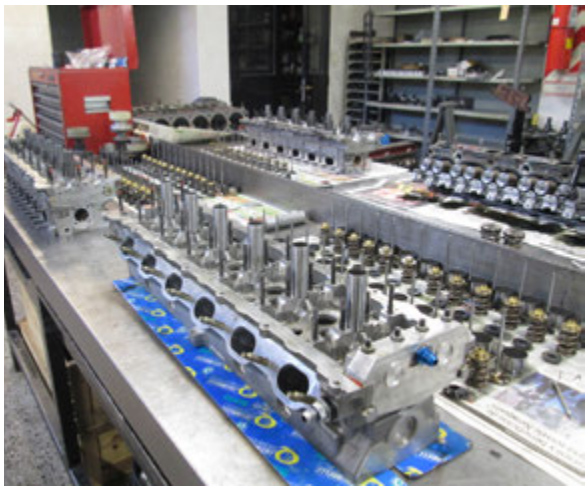
"Entonces ya vino el motor Cherokee que se trabajó bastante, los llevamos a algunas carreras, no se pudo llegar a lograr algo, hasta que se encontró la vuelta, por muchas cosas que pasaban con el motor, que se engranaban los bujes de leva o se rompía un pistón, una cosa o la otra, hasta que el motor funcionó, creo que también el "Vasco" Izaguirre fue uno de los iniciales con los motores Cherokee, con Guillermo Del Barrio, el hermano de Carlitos".

El taller es básicamente una empresa familiar, en la que sus tres hijos tienen cada uno un rol fundamental ***"Trabajamos con mis hijos y en total, con la parte administrativa, somos cinco, mi hija, Flor, en esta última parte y mis hijos Ariel y Nicolás, son los que arman los motores, Nico, que dirige a la gente que se ocupa de los autos, en este momento, está en La Plata porque es el encargado del Team de los coches".***

El equipo no se limita a la actividad mecánica, sino que también cuenta con su propia escuadra ***"Actualmente tenemos el GF Team con el coche de TC Pista Mouras que corre Nicolás Impiombato, hasta el año pasado teníamos a Emmanuel Tufaro en esta categoría, y ahora pasó con nuestro equipo al TC Pista en esta temporada junto a Gastón Crusitta".***

El taller, con "Gardelito" a la cabeza, cumple una rutina semanal , que es el secreto de su éxito ***"Nuestra metodología de trabajo es así, llegados de la carrera del domingo, el día lunes, un equipo de gente se viene con los autos de TC Pista , mientras que el equipo de TC Pista Mouras queda acá, pues esa semana no tuvo carrera, para ver todos los detalles relacionados a este auto, y se ponen dos personas a trabajar con los motores , entonces los que venimos de la carrera de TC, la semana que corresponde, yo como dueño, y mis hijos, llegamos el lunes a la madrugada y ya a la mañana se descarga el micro y se bajan los motores que tenemos de Turismo Carretera, que son los de Emiliano Spataro y Juan Martin Trucco y ya automáticamente se ponen en cada banquito y se empiezan a desarmar todo para hacerle el servicio completo al motor, el cigüeñal, revisar la tapa de cilindros, todos los trabajos que se hacen. Esto viceversa, según la categoría y la carrera que toque".***

"Al mismo tiempo se sacan los motores de los otros tres coches y se les realiza también el servicio a estos, por ejemplo, hoy es jueves y los autos ya están arreglados, están pintándolos a los que tenían algún raspón, asique no nos dormimos, trabajando para terminarlos rápido y poder tener la cabeza ocupada en el desarrollo nuevo para poder ser cada vez más competitivos, las categorías están muy competitivas, y con los motores nuevos trabajamos mucho. Los motores siempre es bueno desarmarlos porque los autos de Turismo Carretera como los de TC Pista son muy castigados durante la carrera, pensá en un circuito como el de Neuquén en el que tenés arena, o el de Viedma, pensá que son motores que absorben mucha arena y eso perjudica bastante todo el sistema, tanto el de distribución por ejemplo, a pesar de que el filtrado es muy bueno, pero siempre encontrás una pizquita de algo en algún lado".



"Entonces se desarman los motores, se ve cómo están, si es necesario cambiar los pistones, rectificar los cilindros, cambiar los aros, después todo lo que es parte de abajo, bielas, bancada, todo eso sale perfecto, esto hablando de motores de Turismo Carretera".

El día comienza temprano, me cuenta Alfredo, a eso las 8 de la mañana, trabajan hasta las 12.00 hs, descansan un poco y siguen hasta las seis de la tarde. Las actividades son las siguientes ***"Durante la semana se lavan todos los repuestos y una vez que quedan higienizados los pasamos por una máquina que se llama Magnaflux, que es un detector de fisuras en algún cigüeñal o alguna biela o una leva, y al pasarlos por este sistema si esta todo ok ya se empieza a armar el motor, sino tenemos que hacer cilindros y pistones a nuevo".***

"El Magnaflux es un detector con una lámpara con luz ultravioleta, que se imanta la pieza y ahí es donde se detecta si hay alguna fisura, con un líquido que se le agrega, es como una radiografía".

Como mencionaba al comienzo de la nota, "Gardelito" tiene unos 30 años de experiencia en motores, y esto lo ha llevado a trabajar con una enorme cantidad de reconocidos pilotos ***"Por el taller han pasado los motores de Hugo Mazzacane, Guillermo Ortelli, el "Gurí" Martínez, García Bayón, Fernandino, Lavari, Rubén Salerno, y eso que no me acuerdo de todos, además de haber ganado carreras con el "Bocha" Ciantini, con la Dodge. Ganamos dos carreras en 2005, el 1 de mayo en Buenos Aires, y la segunda el 17 de julio de ese año también en el "Gálvez", y esa temporada, que se corrieron tres carreras en Buenos Aires, el "Bocha", que venía ganando, hubiera batido el récord si hubiera conseguido la victoria, pero no pudo ser porque el coche tuvo problemas con la caja".***

Alfredo, que además de preparador de motores es

técnico mecánico, mira también a futuro, ***"Depende de cómo nos organicemos con el lugar, porque acá nos está quedando un poco chico por el tema de los autos, estamos buscando un lugar más grande, la intención es volver, el año que viene, a hacer un coche de Turismo Carretera completo, el auto y el motor, como el año pasado cuando teníamos el Torino de Santiago Mangoni, pues básicamente nuestro equipo, el GF Team, es una escuadra de Turismo Carretera. Ese es el gran proyecto que tenemos y nos gustaría concluirlo".***

"Gardelito", después de despedirme muy cortésmente, me deja conversando con Ariel, uno de sus hijos, miembro clave del taller y del equipo ***"Soy el hijo más grande de Alfredo, me ocupo del armado de los motores, trabajo desde los 12 años con mi papá , y hago las cosas del taller en general , me gusta mucho lo que hago, eso lo heredé de mi padre , me ocupo de lo mecanizado, del armado de los motores, los carburadores, en fin, los motores son mi pasión. Por otra parte mi hermano Nicolás los banquea, es decir, los prueba en el banco, dado que trabajamos un poco en conjunto, en familia, siempre hemos tenido el mismo sistema de trabajo. Mi hermano Nico está más con los autos, Flor, mi hermana esta con la oficina, los números, y yo con los motores".***

Un día en la vida de Ariel es así ***"Soy el primero que llega al taller, a eso de las 7.30 de la mañana, llego, el mate es sagrado, primero que nada, el matecito, y ya a las 8.00 hs arrancamos, uno ya tiene una rutina de trabajo, cuando vienen los motores de la carrera, se cambian algunas piezas del motor por horas o tiempo de uso, todos los motores se desarman así hayan corrido la carrera completa o no, los cilindros se hacen a nuevo cada vez después de cada carrera, puesto que esta pieza es muy importante en el aceleramiento del motor, más allá de la potencia pues cuando banqueas al mismo si está un poquito flojo de cilindros después en la pista no acelera. Se revisa todo, desde el cárter hasta la tapa de válvulas y ahí decidimos que hacer, que cambiar, que reemplazar, y se deja el motor perfecto para ir a la carrera. Eso lleva un proceso de unos tres días, hay que depender de algunos terceros, los que se ocupan de la rectificadora, la gente que repara los botadores, se vuelve a armar, y cada uno tiene asignada su tarea, yo entre otras cosas me ocupo del fresado, del torneado, eso me gusta mucho, "la viruta", como se dice en el taller, "hacer mugre", en resumen".***

El mayor de los hijos de "Gardelito" aprendió todo de su padre, pero también le dio un lugar importante al estudio ***"Soy técnico mecánico egresado de una escuela de Morón, pero cuando sos chico, estar con los autos de carrera es una aventura, porque viajas, vas de acá para allá, y además esto que hacemos se fue profesionalizando mucho y puedo decir que de aquella época a ahora se ha perfeccionado todo mucho, como las técnicas de trabajo. La experiencia que adquirís en el taller es importantísima, pero el estudio también, te da cultura para trabajar, te perfecciona, te hace profesional".***

Ariel ama profundamente su oficio, y eso se nota ***"Este es un trabajo para quererlo, el automovilismo, porque son más las veces que se te cae una lágrima por tristeza que por emoción, pero cuando tenés esa emoción cubre todas las que tuviste por tristeza, esto es para apasionados, yo creo que todos los que hacemos esto somos apasionados".***

Así es como vive y trabaja Alfredo "Gardelito" Fernández uno de los más reconocidos motoristas del ambiente del Turismo Carretera. ■

CORRÉ JUNTO AL
TURISMO CARRETERA EN LA

COPA
BORA
1.8 T

WWW.COPABORA.COM.AR

Comunicate al 4483-5342

CAMPEONATO

Pos.	Nº	Piloto	
1°	19	Daian, Maximiliano	61.00 *
2°	14	Melillo, Pablo	45.00
3°	23	Batura, Alejandro	43.00
4°	72	Antequera, Matias	39.00
5°	40	Contigiani, Luis	36.00 *
6°	29	Corvalan, Roberto	36.00 *
7°	36	Martuccio, Cristian	29.00
8°	25	Balogh, Fabricio	26.00 *
9°	37	Trani, Maximiliano	23.00
10°	11	Ponte, Luis	23.00
11°	30	Dambrosio, Andrés	20.00
12°	26	Iturburu , Juan	20.00
13°	95	Cogorno, Hernán	18.00
14°	22	Montanari, José	14.00
15°	44	Siliberti, Gerardo	13.00
16°	32	Vandor, Federico	12.00
17°	74	Diego, Martínez	12.00
18°	83	Maschio, Matías	12.00
19°	35	Ochoa, Hugo	11.00
20°	18	Mendaña, Sami	10.00
21°	31	Julieta, Fernández	9.00
22°	16	Trani, Luciano	8.00
23°	55	Andreoli, Walter	8.00
24°	96	Daniel, Johansen	8.00
25°	34	Galucci, Emiliano	7.00
26°	15	Iacopini, José Luis	6.00
27°	21	Rossi, Lucas	5.00
28°	33	Becerra, Guillermo	4.00
29°	12	Morel, Carlos	4.00
30°	24	Muraca, Walter	2.00
31°	85	Raffo, Juan Carlos	2.00
32°	87	Santiago, Witrh	2.00
33°	53	Carlos, Pellegrini	1.00
34°	17	Pérez, Marcelo	1.00
35°	20	Pereyra, Pablo	0.00

(*) Ganaron una competencia en esta temporada

Triunfador en su provincia.

El rionegrino **Federico Balogh** completó las 11 vueltas de punta a punta la carrera de la Categoría Bora llevándose el número 1.

Con un parque en permanente crecimiento se disputó la cuarta fecha del campeonato de la Copa Bora en Viedma. La grilla contó con dieciséis autos que serían de la partida final. Carrera que comenzó con el líder en un muy buen arranque ya que contaba con la posición de privilegio en la largada y desde el comienzo hasta el fin conservó la punta sin darle la posibilidad a quien tenía detrás la oportunidad de sobrepaso. Completando el podio Juan Iturburu en segundo lugar y Alejandro Batura en tercer lugar.

La categoría contará con una debutante, Nadia Cutro oriunda de Concordia, Entre Ríos. La piloto cuenta con experiencia en la disciplina automovilística Rally.

Conforma INOX
INDUSTRIARGENTINA
Escapes de acero inoxidable
Calidad de nivel internacional
www.conformainox.com.ar / conforma@waycom.com.ar
Tel: 03462 - 429604 - Iturraspe 115 - (S2600HDC) Venado Tuerto - Santa Fe - Argentina

La Copa Bora que acompaña a la categoría más importante y popular del automovilismo argentino, nuestro Turismo Carretera tiene un campeonato al rojo vivo ya que al tener tanta paridad los pilotos ponen todo su conocimiento conductivo para lograr las mejores posiciones dentro del mismo, como lo demostraron en Viedma.

Uno que venía muy bien en carrera, Roberto Corvalán, por un toque de competencia con Maximiliano Daian, fue penalizado y quedo reposicionado al séptimo lugar. Por otra parte Juan Montanari sigue dando lucha queriendo estar dentro de los diez primeros del campeonato.

Se espera con ansias Concepción del Uruguay donde podremos ver como se perfilan Daian, Contigiani, Corvalán y Belogh ya que tiene ganada una competencia y pondrán todo para repetir el 1. Además no hay que perder de vista a la debutante Cutro como lleva a su Bora hasta el final. ■

Montanari
VA...CON VOS
PERGAMINO
Ruta 8 y Llordén
02477 434590 / 422821
JUNÍN
Ruta 7 y Camino al Balneario
0236 4423100 / 4426823
Ford
PERGAMINO
Ruta 8 y Ana Epifanio
02477 445000
FIAT
PERGAMINO
Ruta 8 (Av. Pte. Illia 1658)
y Colodrero
02477 422195
(Líneas rotativas)
Montanari
MULTIMARCAS
COLÓN
Bvard. 50 N°273
02473 421916
www.montanari.com.ar

Daytona 1995 en primera persona.

Relatos, anécdotas y comentarios de los participantes en la 2° Misión de Turismo Carretera a Daytona en el año 1995..

FOTOS: De Tony Morrongiello

Recordemos que los Coordinadores Generales de la 2° Misión de Turismo Carretera a Daytona fueron Rubén Gil Bicella y Hugo Mazzacane, y el capitán del equipo fue Facundo Gil Bicella y también piloto, asimismo lo fueron Fabián Hermoso, Alejandro Spinella, Luis Del Conte y como piloto suplente Rubén Salerno.

Conceptos de los protagonistas

Rubén Gil Bicella

"Para nosotros fue muy importante es la segunda vez después de la primera misión en donde fueron todos los ases del Turismo Carretera acá fueron un grupo muy humilde de pilotos que lo hicieron de su propio peculio, exclusivamente de su propio peculio. Nos convocaron a Hugo Mazzacane como Coordinador General y a quien les habla y por supuesto estando mi hijo Hugo enseguida siendo grandes amigos todos verdaderamente acompañamos con mucha fuerza esa decisión. Fuimos con un solo auto pero realmente fue otra linda experiencia que nos tocó vivir a los argentinos y fundamentalmente compitiendo contra más de 80 tripulaciones más de 300 pilotos realmente fue muy importante a 20 años ya, año 95 marco un sendero que muchos equipos y muchos pilotos están corriendo en las 24 horas de Daytona, las 12 horas de Sebring o las 24 horas de Nurburgring"

Hugo Mazzacane

"Nosotros después de la experiencia del año 93 uno se queda con algo pendiente de esa primera incursión en Estados Unidos veníamos trabajando y lo teníamos en mente, volver. Se dieron las circunstancias armamos un grupo muy homogéneo, hasta donde cada uno puso lo suyo. Incluso lo económico, que fue financiado por todos los pilotos y fuimos a cumplir algo que realmente nos había quedado de la primera experiencia y vaya si o logramos como decía Rubén con casi 90 tripulaciones con presupuestos tremendamente altos (N. d. R. presupuestos altos por parte de los otros equipos) o te diría del 95% y nosotros humildemente obtuvimos ese decimoquinto puesto que realmente nos enorgullece".

Facundo Gil Bicella

"Fue un logro muy importante haber podido correr en los Estados Unidos, en una de las carreras más famosas y legendarias del mundo. Para participar tuvimos que dar una prueba de suficiencia en el mes de enero que las pasamos satisfactoriamente, fue un trabajo en equipo, en conjunto entre los pilotos y los coordinadores, y no es fácil veníamos de correr en Turismo Carretera y trabajábamos muy individualmente y poder convivir no fue sencillo pero se logró. Pudimos ser capaces de ir en pos del objetivo y llegar a la bandera a cuadros. Muy larga, muy dura eran 24 horas. Donde no sólo sufren los pilotos corriendo en turnos de dos o tres horas, sino también los mecánicos, que no pararon nunca de trabajar las 24 horas de carrera. Tuvimos un choque y tuvimos que reparar el auto. Pude clasificar el auto y también largarlo, esa primera largada no se me va a ir nunca de la retina de mis ojos. Dando las vueltas previas con más de 80 tripulaciones es muy emocionante. Tuvimos que hermanarnos con el auto, tenía 650 HP y nosotros en el Turismo Carretera teníamos entre 300 a 330 HP de potencia. Debimos prepararnos para transitar curvones de 32° de inclinación que hay que hacerlos a fondo para que la fuerza centrífuga te mantenga el auto en la parte superior del banco (curvón), sino el auto se caía a la cuerda interna. No fue fácil pero se logró. No me voy a olvidar nunca de haber llegado a 310 km/h en clasificación, es un momento único en la vida".

Frases

El equipo se eligió por afinidad.

Una cosa es contarla y otra vivirla en persona.

Fue muy emocionante escuchar la frase "Caballeros: enciendan sus motores" ("Gentlemen: start your engines").

La misma pasión con que corrían los pilotos aquí en Turismo Carretera, los llevó a pelearles a los grandes equipos y para nosotros haber terminado la carrera fue un triunfo.

Uno está 24 horas tensionado hasta que termina la carrera.

La noche no se termina nunca.

El objetivo está cumplido cuando te bajan la bandera 24 horas después.

Cuando vimos girar el auto con la bandera Argentina todos nos pusimos a llorar.

Anécdota

"Durante la noche Fabián Hermoso tuvo un choque con el equipo inglés. Y nosotros como somos los argentinos nos pusimos inmediatamente a trabajar en el auto y en ese momento vinieron unos chicos ingleses para agredirnos y el 'Negro' Pedernera, el querido 'Negro' fue el que se paró y nosotros tomamos algunas herramientas para defendernos. Se paró a la cabeza y después lo seguimos todos para enfrentarlos y los muchachos tuvieron que retroceder, estaba ahí delante el 'Negro' con ese cuerpazo y los estábamos esperando y finalmente se fueron. Vinieron muy enojados y se fueron muy tranquilos. Por suerte no pasó a mayores".

Se volverían a repetir misiones argentinas en dos oportunidades más adelante, pero esas son otras historias. ■

Sergio Giannotti

El Tubo y el Toro ¡Imparables!

El de Quilmes fue categórico en la definición de la carrera. Ganó la cuarta del calendario 2015 y se escapó en el campeonato.

Esteban Gini se sintió a gusto en el Autódromo Ciudad de Viedma liderando la carrera desde el comienzo y por momentos marcando diferencias que lo alejaban del grupo de punta.

Juan José Ebarlín con Chevrolet y Federico Pérez con Ford completaron el podio.

El campeonato en fase regular lo tiene a Gini como único puntero y desmarcado del grupo que lo precede. Desde el segundo hasta el décimo están encerrados en un puntaje en el que todavía

Equipo Autòdromo
¡El Clásico del Mediodía!
Lunes a Viernes 13hs
por AM570 Radio Argentina
29 años juntos con el TC
AM 570 TURISMO CARRETERA

no hay nada definido y pueden generarse cambios que modifiquen el orden del mismo.

Por otra parte las cuatro marcas están con posibilidades de todo y los que tiene carreras ganadas de las cuatro disputadas son dos pilotos y se dividen en 3 para Esteban Gini y 1 para Gastón Crusitta.

Se viene la quinta del campeonato en Concepción del Uruguay y veremos si alguno de los que subieron al podio Ebarlín, Pérez, Di Scala, Agrelo, Costanzo y González pueden cortar la racha del Tubo Gini o por lo menos igualar en una carrera ganada a Crusitta. ■

¡Paoloni Ganador!

El joven piloto Federico Paoloni subió por primera vez al escalón del podio con el número 1. El hombre del Martínez Competición debutó este año en el equipo del Guri y en la 6ta. del año mostró su potencial.

Cuando cruzó la línea de llegada cayendo la cuadriculada por delante el Ford número 75 de Federico Paoloni llenaba de alegría a todo su equipo y familia consagrándose por primera vez ganador en el TC Mouras en el circuito Roberto Mouras de La Plata.

El entrerriano oriundo de la localidad de San Salvador manejó a lo grande y se puso de manifiesto frente a sus rivales que ya es uno de los pilotos a tener en cuenta para entrar a la fase de la Copa Coronación.

Completaron el podio segundo Valentín Aguirre con Chevrolet y tercero Martín Vázquez con Ford. Todos de gran trabajo conductivo en una final muy pareja.

Con los puntos ganados quedó sexto en el campeonato y es uno de los cinco que ganó carreras. Si bien el campeonato lo lidera Jonathan Vazquez, los puntos totales a repartirse pueden poner a cualquiera de los diez primeros en situación de líder.

Muy competitivo está el TC Mouras y una escuela para los más jóvenes camino a la más popular e importante de las categorías de la República Argentina como lo es el Turismo Carretera.

La séptima del calendario 2015 se viene el 7 de junio en el Roberto Mouras de La Plata.

TC PISTA / 9 NICOLÁS GONZÁLEZ

MARIANO WERNER
3M
SpeedAgro
Haimovich
CAMIONES
Ford
Haimovich
Der Gummi
INSER
3M
9
Hoja
Verba Mate
Huevo Campo
RUS
RECYCLER
Soluciones de Impresión y Copiado
DHINOX
CAMIONES

DISEÑO GRÁFICO Y DIAGRAMACIÓN | FERNANDO VERONELLI

Maximiliano López

TC MOURAS

26 MAXIMILIANO LÓPEZ

Craparo repitió el 1 del podio.

El hombre de Dodge se consagro ganador en la sexta fecha que se disputó en el circuito Roberto Mouras de La Plata. Lo acompañaron Reynoso e Impiombato.

Con esta posición en el lugar de los triunfadores Elio sumó lo suficiente para ponerse segundo en el campeonato con su Dodge. De la misma forma Sebastián Reynoso con su Ford se puso tercero a tres puntos de diferencia y Nicolás Impiombato con su Chevrolet se posicionó en quinto lugar del campeonato.

Campeonato que tiene a Bava y Craparo con dos ganadas a Vivot y Jack con una ganada. Nada está resuelto pero se perfilan los que lucharán por la Copa Coronación.

El joven de Chacabuco a bordo de la Dodge del JMT Competición, mantuvo la punta y batalló para mantenerse en la punta ya que el de Gualeguaychú con el Ford del Laboritto Jr. Le metió presión de principio a fin. Sin embargo en la tercera posición venía a fondo el de General Rodríguez con el Chevrolet del GF Team completando los tres del podio.

Préstenle atención a este novel piloto de tan sólo 16 años que va camino a ser protagonista en ascenso hacia la Máxima categoría que tiene la Asociación Corredores Turismo Carretera.

La séptima del calendario 2015 se viene el 7 de junio en el Roberto Mouras de La Plata.

FECHA 5ta.

29, 30 y 31 DE MAYO / GRAN PREMIO RIO URUGUAY SEGUROS / AUTÓDROMO CI

Concepción del Uruguay, la qui

Se viene el Gran Premio Rio Uruguay Seguros en Concepción del Uruguay y con ello se disputará la segunda fecha por la Copa de Entre Ríos 2015. Esta última finalizará cuando se cumpla la fecha prevista para agosto en Paraná.

El Récord del circuito de Concepción que tiene 4279 metros lo tiene Facundo Ardusso obtenido el 17 de mayo de 2014, con 1m 25s 617/1000 a 179.922 Km/h.

El trazado cuenta con calles internas, playón de boxes, movimiento de suelo y reacondicionamiento

RESULTADOS DE FECHA ANTERIOR EN NEUQUÉN. 09/FEB/2014

Turismo Carretera

FINAL			RÉCORD
Piloto	Tiempo	Promedio	DE VUELTA
Rossi (Ch)	41m35s176	154,342 km/h	Rossi (Ch)
Canapino (Ch)	25 v		1m25s621 (5) (2s)
Ardusso (D)			179,914 km/h

TC Pista

FINAL			RÉCORD
Piloto	Tiempo	Promedio	DE VUELTA
Dianda (D)	40m03s481	128,184 km/h	Dianda (D)
Ruggiero (F)	(20 v)		1m28s522
González (F)			174.018 km/h (3)(2S)

nta se pone en marcha.

de la pista y colocación de alambrado olímpico sobre 4.600 metros. Además dispone para el estacionamiento de vehículos un predio de 5 hectáreas.

Entre Ríos tiene su segunda cita y es este próximo 29, 30 y 31 de mayo. Concepción del Uruguay los espera. La categoría más importante y popular de la República Argentina el Turismo Carretera los espera. ■

SISTEMA DE PUNTAJE

Clasificación:

1º: 2,00

Serie:

1º: 5,00
2º: 4,50
3º: 4,00
4º: 3,50
5º: 3,00
6º: 2,50
7º: 2,00
8º: 1,50
9º: 1,00
10º: 0,50

Final

1º: 40,00
2º: 37,00
3º: 34,00
4º: 31,00
5º: 30,00
6º: 29,00
7º: 28,00
8º: 27,00
9º: 26,00
10º: 25,00
11º: 24;00
12º: 23,00
13º: 22,00
14º: 21,00
15º: 20,00
16º: 19,00
17º: 18,00
18º: 17,00
19º: 16,00
20º: 15,00
21º: 14,00
22º: 13,00
23º: 12,00
24º: 11,00
25º: 10,00
26º: 9,00
27º: 8,00
28º: 7,00
29º: 6,00
30º: 5,00
31º al 40º: 3,00
41º al 45º: 2,00

CRONOGRAMA

Sujeto a modificaciones al cierre de esta edición (27/05/2015)

Viernes, 29 de mayo

12:20 a 13:05	Entrenamientos	TC	Grupo A
13:10 a 13:55	Entrenamientos	TC	Grupo B
15:10 a 15:18	Clasificación	TC	5to. Quinto
15:25 a 15:33	Clasificación	TC	1er. Quinto
15:40 a 15:48	Clasificación	TC	2do. Quinto
15:55 a 16:03	Clasificación	TC	3er. Quinto
16:10 a 16:18	Clasificación	TC	4to. Quinto
16:30 a 16:38	Clasificación	TC Pista	1er. Cuarto
16:45 a 16:53	Clasificación	TC Pista	2do. Cuarto
17:00 a 17:08	Clasificación	TC Pista	3er. Cuarto
17:15 a 17:23	Clasificación	TC Pista	4to. Cuarto

Sábado, 30 de mayo

08:30 a 08:45	1º Entrenamiento	COPA BORA 1.8 T	Unico Grupo
08:50 a 09:30	Entrenamientos	TC Pista	Grupo A
09:35 a 10:15	Entrenamientos	TC Pista	Grupo B
10:25 a 11:10	Entrenamientos	TC	Grupo A
11:15 a 12:00	Entrenamientos	TC	Grupo B
12:15 a 12:30	2ºEntrenamiento	COPA BORA 1.8 T	Unico Grupo
13:00 a 13:08	Clasificación	TC Pista	1er. Cuarto
13:15 a 13:23	Clasificación	TC Pista	2do. Cuarto
13:30 a 13:38	Clasificación	TC Pista	3er. Cuarto
13:45 a 13:53	Clasificación	TC Pista	4to. Cuarto
14:05 a 14:13	Clasificación	TC	5to. Quinto
14:16 a 14:24	Clasificación	TC	1er. Quinto
14:27 a 14:35	Clasificación	TC	2do. Quinto
14:38 a 14:46	Clasificación	TC	3er. Quinto
14:49 a 14:57	Clasificación	TC	4to. Quinto
15:10	1a. Serie	TC Pista	6 vueltas
15:35	2a. Serie	TC Pista	6 vueltas
16:35 a 16:50	Clasificación	COPA BORA 1.8 T	Unico Grupo

Domingo, 31 de mayo

09:00	1a. Serie TC	6 vueltas
09:30	2a. Serie TC	6 vueltas
10:00	3a. Serie TC	6 vueltas
10:30	Final COPA BORA 1.8 T	12 vueltas ó 20 m.
11:50	Final TC Pista	20 vueltas ó 40 m.
13:00	Final TC	25 vueltas ó 50 m.

www.3m.com.ar

Turismo Carretera

1°	Rossi, Matías	136.50
2°	Ardusso, Facundo	130.50
3°	Ortelli, Guillermo	127.00
4°	Canapino, Agustín	119.50
5°	Ponce de León, Gabriel	116.50
6°	Martínez, Omar	115.50
7°	Altuna, Mariano	110.00
8°	Angelini, Juan Marcos	106.00
9°	Giallombardo, Mauro	104.50
10°	Castellano, Jonatan	98.00
11°	Di Palma, Luís José (H)	94.50
12°	Werner, Mariano	84.50
13°	Bonelli, Nicolás	84.50
14°	Gianini, Juan Pablo	80.00
15°	Moriatis, Emanuel	77.50
16°	Pernía, Leonel	76.50
17°	Ledesma, Christian	76.50
18°	Alaux, Sergio	75.50
19°	Silva, Juan Manuel	72.50
20°	Rodríguez, Matías	71.00
21°	Trucco, Juan Martín	65.00
22°	Urcera, José Manuel	63.00
23°	Serrano, Martín	52.50
24°	Echevarría, Camilo	47.00
25°	Sotro, Leonel	47.00
26°	Ugalde, Lionel	47.00
27°	Ponte, Martín	45.00
28°	Mazzacane, Gastón	45.00
29°	Fontana, Norberto	44.50
30°	Okulovich, Carlos	44.00
31°	Lambiris, Mauricio	43.50
32°	Mangoni, Santiago	42.00
33°	Gentile, Pedro	41.50
34°	De Benedictis, Juan B.	41.00
35°	Bonelli, Próspero	40.50
36°	Jalaf, Matías	32.00
37°	Nolesi, Mathías	29.50
38°	Savino, José	29.50
39°	Spataro, Emiliano	26.00
40°	Alonso, Federico	23.00
41°	Campanera, Laureano	22.00
42°	De Carlo, Diego	21.50
43°	Dose, Christian	19.00

TC Pista

1°	Gini, Esteban	175.50
2°	González, Nicolás	127.00
3°	De Benedictis, Franco	113.50
4°	Pérez, Federico	112.50
5°	Cotignola , Nicolás	111.50
6°	Di Scala, Cristian	110.00
7°	Agrelo, Marcelo	109.50
8°	Crusitta, Gastón	106.50
9°	Dianda, Nicolás	106.50
10°	Costanzo, Pablo	103.00
11°	Ebarlín, Juan José	94.00
12°	Muchiut, Marcos	90.00
13°	González, Alejandro	89.00
14°	Verriello, Diego	80.50
15°	Perlo, Gonzalo	80.50
16°	Pérez Bravo, Emmanuel	72.00
17°	Llaver, Bernardo	68.50
18°	Vivian, Franco	66.50
19°	Julián, Ignacio	66.00
20°	Gassmann, Joel	65.00
21°	Ruggiero, Alan	63.00
22°	Ferrante, Gastón	61.00
23°	Alifraco, Emmanuel	61.00
24°	Bruno, Juan Martín	59.00
25°	López, Nazareno	57.50
26°	Paparella, Juan Manuel	54.50
27°	Berganza, Alejandro	54.00
28°	Atkinson, William	52.00
29°	Dentella, Cristian	51.00
30°	Lynn, Federico	42.00
31°	Tufaro, Emmanuel	38.00
32°	Garbelino, Juan	26.00
33°	Todino, Gastón	24.00
34°	La Manna, Marcelo	23.00
35°	Ventricelli , Luciano	22.50
36°	Funes, Matías	18.00
37°	105 Ortiz, Aldo	16.00
38°	Barucca, Juan Pablo	9.00

TC Mouras

1°	Vázquez, Jonathan	229.50
2°	Vázquez, Martín	228.00
3°	Aguirre, Valentín	228.00
4°	Carinelli, Augusto	206.00
5°	Rossi, Gastón	197.00
6°	Paoloni, Federico	195.00
7°	Di Noto Rama, Claudio	192.50
8°	Peluso, Sebastián	189.50
9°	Perlo, Alvaro	185.50
10°	Santero, Julián	178.00
11°	Di Palma, Juan Cruz	173.50
12°	Ottati, Nicolás	161.50
13°	Suárez, Juan José	158.50
14°	López, Maximiliano	157.50
15°	Trappa, Luciano	148.00
16°	Ercoli, Franco	134.00
17°	Andreoli, Santiago	123.50
18°	Ronconi, Juan	121.50
19°	Jáuregui, Mariano	121.50
20°	Etchebest, Alonso	120.50
21°	Nefa, Daniel	116.00
22°	Candela, Kevin	113.00
23°	Valle, Lucas	112.00
24°	Bueno, Hernán	95.50
25°	Videle, Roberto	82.50
26°	Ramos, Christian Iván	70.50
27°	Valle, Maximiliano	43.00
28°	Belhart, Guillermo	39.50
29°	Tomasello, Juan	34.50
30°	Pires, Pablo	28.00
31°	Viano, Claudio	22.50
32°	Juan, Maximiliano	18.50
33°	Novillo, Gabriel	18.00
34°	Danti, Diego	13.00

TC Pista Mouras

1°	Vivot, Maximiliano	211.00
2°	Craparo , Elio	208.00
3°	Reynoso, Sebastián	205.00
4°	Jack, Javier	188.00
5°	Impiombato, Nicolás	184.00
6°	Benvenuti, Juan Cruz	166.00
7°	Bava, Juan	156.00
8°	Bracco, Eduardo	151.00
9°	Martin, Denis	142.00
10°	González, Lucas	127.00
11°	De Brabandere, Agustín	127.00
12°	Patán, ---	112.00
13°	Catalán Magni, Juan T.	110.00
14°	Yané, Guillermo	104.00
15°	Tomasello, Juan Manuel	97.00
16°	Ferrón, Guillermo	94.00
17°	Nowak, Leonardo	93.00
18°	Beraldi, Cristian	90.00
19°	Ferreira, Lucas	90.00
20°	Scumburdi, Jordán	88.00
21°	Cacia, Gabriel	86.00
22°	Weimann, Alejandro	83.00
23°	Lo Valvo, Gastón	79.00
24°	Bortot, Flavio	67.00
25°	Martínez , Javier	63.00
26°	Valle, Mario	59.00
27°	Zalazar, Nahuel	57.00
28°	Montans, Federico	56.00
29°	Delponte, Pablo	55.00
30°	Iglesias, Fernando Manuel	48.00
31°	Pieraligi, Enzo	38.00
32°	Braida, David Alberto	30.00
33°	Chagas, Matías	28.00
34°	Biurrarena, Hernán	27.00
35°	Kostek, Fabián	27.00
36°	Jacobo, Román	22.00
37°	Hidalgo, Mauricio	21.00
38°	Petalo	12.00
39°	Benatti, Felipe	3.00
40°	González , Juan M.	3.00

Turismo Carretera / TC Pista
Próxima Fecha: 19, 20 y 21 de junio
Autódromo Rosamonte. POSADAS

TC Mouras / TC Pista Mouras
Próxima Fecha: 5, 6 y 7 de junio
Autódromo Roberto Mouras. LA PLATA

CAMPEONATO ARGENTINO
RIO URUGUAY SEGUROS
TURISMO CARRETERA 2015

19-20-21 JUNIO

AUTODROMO ROSAMONTE

ACTC ARGENTINA

YPF · RIO URUGUAY SEGUROS · Banco Nación · TOYOTA

¡SEGUINOS! actc.org.ar · Turismo Carretera ACTC · @actcargentina · ACTC Mobile

ypf.com.ar

CIENCIA Y PASIÓN

LA COMPETENCIA EMPIEZA MUCHO ANTES QUE LA CARRERA

Adentro del motor también se corre una carrera muy exigente. Donde la ciencia y la pasión se disputan los primeros lugares. Y no se trata de fuerza, sino de precisión. Cada técnico de la división Competición de YPF trabaja para desarrollar y testear nuestros combustibles y lubricantes, para que el motor rinda siempre ante la máxima exigencia, tanto en la calle como en la pista.

YPF